Prawo Morskie, t. XXV
ISSN 0860-7338

LEONARD ŁUKASZUK

SPOŁECZNOŚĆ MIĘDZYNARODOWA WOBEC PROBLEMU PIRACTWA MORSKIEGO – WYBRANE ASPEKTY PRAWNE

Artykuł nabiera aktualności w związku z aktami piractwa na akwenach przyległych do wybrzeży Somalii. Nad problemem piractwa morskiego pracuje Organizacja Narodów Zjednoczonych, Pakt Północnoatlantycki (NATO), Unia Europejska, Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO). W działaniach na rzecz bezpieczeństwa w Somalii zaangażowała się Unia Afrykańska.

Autor omawia postanowienia Konwencji rzymskiej (1988) o zwalczaniu sprzecznych z prawem działań przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Godne uwagi są regulacje prawne podejmowane w ramach ASEAN w celu zwalczania aktów piractwa morskiego na akwenach mórz Azji Południowo-Wschodniej, a zwłaszcza w Cieśninie Malaka. Jednak nie usuwają one źródeł piractwa, jakimi są ubóstwo, słabość organów państwa, korupcja oraz czarny rynek.

Społeczność międzynarodowa, głównie na forum ONZ, powinna podjąć działania legislacyjne służące zapobieganiu i bardziej skutecznemu zwalczaniu piractwa morskiego.

Zjawisko współczesnego piractwa morskiego przybiera różne formy i stanowi duże wyzwanie dla społeczności międzynarodowej ze względu na zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego oraz dla międzynarodowej żeglugi i transportu surowców energetycznych oraz innych towarów[1]. W wielu regionach występowanie tego zjawiska jest czynnikiem destabilizacji w międzynarodowym i lokalnym obrocie gospodarczym, zagrożeniem dla życia załóg

[1] Zob. J. Symonides, *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986, s. 295–300; A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004; H. Mąka, *Piraci znów atakują*, Warszawa 1995; *idem*, *Ochrona statku przed napadami piracki mi i rabunkowymi – poradnik kapitana*, Szczecin 1994; *Obrona akwenów portów i urządzeń morskich*, [w:] United States Naval Institute Proceedigs (USNIP) oraz Prawo Morskie 1990, t. IV. Zob. także: M.H. Koziński, *Regulacje antytyterrorystyczne w konwencji SOLAS*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, 2003, nr 14; K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwanie dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:], *Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego*, Bałtycki Kongres Bezpieczeństwa Europejskiego, Wrocław 2006; M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz, *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożenia aktami przemocy*, Wrocław 2006; L. Łukaszuk, *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wybrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska*, Warszawa 2009.

i pasażerów statków oraz innych jednostek, zwłaszcza na newralgicznych szlakach żeglugowych.

Podejmowane ostatnio przez społeczność międzynarodową działania, zwłaszcza na akwenach przyległych do wybrzeży Somalii, nie przynoszą oczekiwanych rezultatów – mimo znacznego zaangażowania sił marynarek wojennych – głównie z powodu braku ścisłej koordynacji podejmowanych operacji. Dotyczy to zwłaszcza obecnych w tamtym rejonie jednostek marynarki wojennej państw niebędących członkami Sojuszu Północnoatlantyckiego (NATO).

Podstawy prawne do skoordynowanych działań u brzegów Somalii państw i organizacji regionalnych – chociaż początkowo w ograniczonym przestrzennie i czasowo zakresie – dawały rezolucje Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych z 2008 r. (rezolucje 1814, 1816 i 1846), a także rezolucja NATO oraz decyzja Rady Unii Europejskiej (2008/851/WPZiB z 10.11.2008 r.) dotycząca udziału sił wojskowych w powstrzymywaniu, zapobieganiu i zwalczaniu aktów piractwa i rozbojów u wybrzeży Somalii.

W 2007 r. ataki piratów na morzach wzrosły o ponad 10% w skali światowej. Według Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB) w 2007 r. doszło do 269 ataków na statki, tj. o 30 więcej niż w roku 2006. Zanotowano także wzrost napaści pirackich. Od 2000 r. najniebezpieczniejszym rejonem świata są wody wybrzeży Azji Południowo-Wschodniej. Od 2000 r. do większości pirackich napadów dochodzi wokół Malezji i wysp archipelagu Indonezji. Groźne są też wody Nigerii i Iraku, a od niedawna także wybrzeża Somalii.

Piractwo jest przedmiotem systematycznego zainteresowania Sekretariatu ONZ, który od 1996 r. analizuje sytuację w tej dziedzinie od 1996 r. na podstawie raportów Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (utworzonego w 1995 r. przy Międzynarodowej Organizacji Morskiej), wprowadzonych na podstawie aktu ONZ (MSC/Cir.903, IMO).

Zaangażowanie ONZ, w tym Rady Bezpieczeństwa[2], w związku z sytuacją w Somalii i aktami piractwa u wybrzeży tego państwa znalazło odzwierciedlenie w formie trzech wspomnianych rezolucji, wprowadzających stopniowo, w miarę narastania sytuacji kryzysowych, określone środki przeciwdziałania piractwu morskiemu. W pierwszej rezolucji (1814), dotyczącej głównie sytuacji w Somalii, zwrócono się do państw oraz organizacji regionalnych o podjęcie ochrony statków niosących pomoc humanitarną Somalii. Następnie Rada Bezpieczeństwa z inicjatywy USA, Wielkiej Brytanii, Francji i Panamy, mimo po-

[2] Na łamach wydawanego w Cambridge University Press "International & Comparative Law Quarterly" ukazał się w 2009 r. artykuł L.M.H. Martínez'a *The Legislative Role of The Security Council in its Fight Against Terrorism: Legal, Political and Practical Limits.* Zob. także J.G. Dalton, J.A. Roach, J. Daley, *Introductory note to United Nations Security Council Resolutions 1816, 1846& 1851. Piracy & armed robbery at sea*, ASIL Newsletter vol. 25, Issue 1, January/March 2009 według autorów rezolucje te nie tworzą międzynarodowego prawa zwyczajowego.

czątkowego braku zgody Chińskiej Republiki Ludowej[3], jednogłośnie przyjęła drugą rezolucję 1816 z 2.06.2008 r., umożliwiającą szersze zaangażowanie sił morskich społeczności międzynarodowej w walce z piractwem. Była to pierwsza rezolucja Rady Bezpieczeństwa poświęcona w całości problemowi piractwa morskiego. Wprowadzono w niej m.in. obowiązek konsultowania z rządem Somalii działań międzynarodowych sił morskich na wodach terytorialnych tego państwa. Jednak rezolucja ta przewidywała tylko 6-miesięczny okres mandatu ONZ do działań antypirackich w tamtym obszarze. Dopiero w rezolucji 1846 wprowadzono od 2.12.2008 r. mandat 12-miesięczny do działań na wodach somalijskich okrętów i samolotów oraz wdrażania odpowiednich procedur służących bardziej efektywnemu zwalczaniu piractwa.

W działaniach na rzecz przywrócenia bezpieczeństwa w Somalii zaangażowała się Unia Afrykańska, jednak jej wkład w formie 5-tysięcznego kontyngentu sił nie zmienił sytuacji kryzysowej w tym regionie. Unia Afrykańska nie uczestniczy w walce z piractwem morskim.

Pakt Północnoatlantycki uczestniczy w walce z piractwem na mocy własnej rezolucji, ochraniając głównie statki przewożące pomoc humanitarną prowadzoną w ramach programu ONZ.

Unia Europejska podjęła działania antypirackie u wybrzeży Somalii (akcja „Atalanta") 8.12.2008 r. Położono nacisk na koordynację działań i utworzenie wspólnego dowództwa nad siłami UE w tym regionie. Akcja okrętów państw UE ogranicza się jednak tylko do obszarów morskich. Działania UE były odpowiedzią na rezolucje Rady Bezpieczeństwa – 1814, 1816 i 1838.

Publikowane dość liczne studia na temat piractwa i „terroryzmu morskiego" ukazują ten proceder przestępczości międzynarodowej przeważnie w aspekcie bezpieczeństwa żeglugi morskiej, ale niekiedy bez uwzględnienia wszystkich istotnych uwarunkowań, także tych prawnych.

Piractwo morskie stwarza obecnie nowe problemy zagrożeń ze względu na rozległą skalę i rozmiary występowania. Istotne jest podłoże społeczne i ekonomiczne piractwa oraz jego specyficzne *modus operandi* – z wykorzystaniem najnowszych środków i metod działania przystosowanych do rodzajów akwenów i atakowanych jednostek. Piractwo współczesne, jako szczególne zjawisko

[3] W „Taiwan Journal" (April 17, 2009, s. 6) ukazała się wypowiedź dyskusyjna, czy marynarka wojenna Tajwanu powinna wziąć udział w zwalczaniu piratów morskich u brzegów Afryki w związku z porwaniem przez piratów somalijskich w pobliżu wysp Szeszeli na Oceanie Indyjskim statku rybackiego Tajwanu („Win Far 161") – w związku ze stanowiskiem gen. Lee Yuch-chang ze sztabu operacji Ministerstwa Obrony Narodowej Tajwanu, że rozważane jest objęcie eskortą i ochroną tajwańskich statków rybackich na Oceanie Indyjskim. Autorem komentarza jest Peter Kien-hong Yu – dyrektor Ming Chuan University One-dot Center. Ale ten sam autor podaje, że byłoby to zbędne i niezręczne ze względów dyplomatycznych i prawnomiędzynarodowych wobec braku odpowiedniej podmiotowości Tajwanu w stosunkach międzynarodowych. Podaje też, że w grudniu 2008 r. władze Pekinu wysłały w tamten region swe okręty i obiecały pomoc tajwańskim statkom handlowym i rybackim, jeśli tylko zostaną o to poproszone. 12.01.2009 r. siły morskie ChRL po raz pierwszy ochraniały statek będący własnością Tajwanu – wraz z okrętami zagranicznymi. Pekin obiecał także ratować uprowadzony statek „Win Far 161" – jeśli tylko warunki na to pozwolą.

patologii społecznej w relacjach międzynarodowych, nie jest ograniczane i likwidowane z zastosowaniem adekwatnej diagnozy i środków zapobiegawczych już u źródeł tego zjawiska.

Regulacje prawne, jakie podejmowano na przestrzeni dziejów wobec piractwa, przechodziły znaczną ewolucję[4]. Dopiero w prawie rzymskim określono podstawową zasadę prawną, która została recypowana także w późniejszych epokach tworzenia prawa. Formuła ta – *pirata hostis generis humani* – określała sprawców takich czynów na morzu jako „wrogów rodzaju ludzkiego".

W Anglii pierwszą ustawę o zwalczaniu piractwa morskiego przyjęto w 1391 r., a następne ustawy w latach: 1536 (ustawa o karaniu piratów i grabieżców na morzu), 1698, 1721, 1744 i 1850 – jako tzw. *Piracy Acts*. Także w Konstytucji Stanów Zjednoczonych (art. I, § 8) przewidziano możliwość zwalczania piractwa, upoważniając Kongres do definiowania i określania zasad karania sprawców tego procederu.

Zwalczanie piractwa morskiego tradycyjnie należy do obszarów regulacji z zakresu prawa międzynarodowego oraz prawa karnego, a ukształtowane w epoce kapitalizmu zasady swobody handlu i wolności mórz przyczyniły się do podejmowania środków ochrony prawnej żeglugi przed piractwem.

W przepisach międzynarodowego prawa wojennego piraci jako „wrogowie całej ludzkości" zostali wyłączeni spod ochrony.

Mimo że w prawie międzynarodowym, uznającym akty piractwa za zbrodnie, nie zobowiązano początkowo państw do stosowania wobec ich sprawców środków karnych, już w XIX w. wiele państw zawarło w kodeksach karnych przepisy o karaniu sprawców „rozbójnictwa morskiego".

W opracowywanych projektach umów międzynarodowych, mających na celu uznanie piractwa za ciężkie przestępstwo i podejmowanie współpracy państw w jego zwalczaniu, napotykano trudności w zdefiniowaniu procederu piractwa. Nieskuteczne próby skodyfikowania prawa w celu zwalczania piractwa, przewidujące także udział tworzonych w tym celu sił międzynarodowych, podjęto w 1922 r. na forum Ligi Narodów[5]. W 1932 r. na Uniwersytecie Harwarda opracowano prywatny projekt dotyczący zwalczania piractwa morskiego. Komisja Prawa Morskiego ONZ, w pracach nad kodyfikacją prawa morza, uwzględniła częściowo ten dorobek. Zagadnienie zwalczania piractwa włączono do art. 15 Konwencji o morzu pełnym, sporządzonej w Genewie w 1958 r., a w kolejnej kodyfikacji prawa morza, tj. w Konwencji NZ o prawie morza z Mon-

[4] Zob. J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000. Zob. także: R. Jarcis, *Maritime piracy In the modern Word*, Insights on Law and Society, Spring 2006, vol. 3, issue 3; L.J. Jesus, *Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects*, The International Journal of Marine and Coastal Law, vol. 18, no. 3.

[5] Liga Narodów zamierzała skodyfikować prawo służące zwalczaniu piractwa morskiego, jednak po trzech latach negocjacji w 1925 r. zaniechano dalszych prac legislacyjnych. Uznano bowiem, że zawarcie takiej konwencji nie byłoby wówczas możliwe wobec trudności, wynikających głównie z braku woli przyjęcia stosownych rozwiązań.

tego Bay z 1982 r., włączono odpowiednie postanowienia w postaci artykułów 100–107 w rozdziale o morzu pełnym. W definicji aktu piractwa (art. 101) czyn ten ograniczono jednak do morza pełnego i innych miejsc niepodlegających jurysdykcji państw[6]. Ale już w 1958 r. Komisja Prawa Międzynarodowego NZ stwierdziła, że pojęcie piractwa nie obejmuje takich aktów na morzu terytorialnym oraz napaści z morza na ląd.

Istnieją rozbieżności interpretacyjne – czy pojęcie piractwa dotyczy aktów dokonywanych w celach rabunkowych (*furandi causa*), czy także z innych pobudek. Wątpliwości budzi także określony w art. 101 UNCLOS prywatny charakter statku pirackiego, podczas gdy w nieratyfikowanym traktacie waszyngtońskim z 1922 r. w sprawie używania łodzi podwodnych oraz w układzie z Nyon (1932) określono jako pirackie pewne akty przemocy dokonywane na morzu przez statki państwowe.

Innym problemem jest kwalifikowanie prawne działań zbrojnych na morzu, podejmowanych przez powstańców, partyzantów i uczestników walk o charakterze narodowowyzwoleńczym[7]. Czy można ich status uznać prawnie za stronę wojującą, a nie za piratów – zwłaszcza gdy w swych działaniach kierują się wyłącznie motywami politycznymi, a nie chęcią zysku? Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ optowała za definicją piractwa w znaczeniu węższym, nieuwzględniającym przestępstw tego rodzaju popełnianych z pobudek politycznych. Dotychczas w regulacjach prawa międzynarodowego brakuje powszechnie akceptowanych i potwierdzonych praktyką rozwiązań dotyczących zbrojnych formacji powstańczych operujących na morzach.

Kolejnym etapem w reagowaniu społeczności międzynarodowej na akty piractwa morskiego była inicjatywa Zgromadzenia Ogólnego NZ z 1985 r.,

---

[6] W Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. w art. 101 piractwo definiuje się jako:

a) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i skierowany:

– na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo przeciwko i osobom lub mieniu znajdującym się na pokładzie takiego statku;

– przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;

b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;

c) wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach a) i b) lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów.

[7] Zob. Z. Rotocki, *Działania wojny domowej na morzu*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego. Nauki Humanistyczno-Społeczne, 1979, seria I, z. 25, s. 113–135. Autor odniósł się także m.in. do działań floty Francji (1956–1961) podczas wojny narodowo-wyzwoleńczej w Algerii, zatrzymującej na morzu pełnym statki państw trzecich pod pretekstem kontroli, czy w ich ładowniach nie jest przewożony sprzęt wojskowy przeznaczony dla powstańców w Algerii.

angażująca Międzynarodową Organizację Morską (IMO[8]) do podjęcia odpowiednich działań. Zgromadzenie Ogólne IMO na podstawie rezolucji A.584/14 z 1985 r. upoważniło Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) do przyjęcia rezolucji (12.08.1986 r.) w sprawie podjęcia przez państwa środków przeciwdziałania bezprawnym aktom wymierzonym przeciwko pasażerom i załodze statków pasażerskich, odbywających podróże międzynarodowe. W zaleceniach tych nie zawarto jednak propozycji dotyczącej uregulowania zasad współpracy międzynarodowej w celu zapobiegania, zwalczania aktów terroryzmu morskiego. Rada IMO powołała w 1986 r. Komitet Przygotowawczy do podjęcia prac legislacyjnych nad nową konwencją służącą zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi morskiej. Przygotowano projekt konwencji w sprawie zapobiegania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (*Convention for suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation*) wraz z protokołem dodatkowym dotyczącym stałych platform usytuowanych na szelfie kontynentalnym (*Protocol for the the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf*). W marcu 1988 r. projekty te zostały przyjęte przez międzynarodową konferencję w Rzymie jako tzw. Konwencja rzymska z 1994 r.[9]. Jej celem było stworzenie spójnego systemu norm międzynarodowych dla przeciwdziałania aktom terroru na morzu.

Postanowienia Konwencji rzymskiej dotyczą wszystkich jednostek pływających (z pewnymi wyłączeniami), a nie tylko statków (art. 2). Czyny skierowane przeciwko bezpieczeństwu żeglugi określono jako przestępstwa lub akty bezprawne (art. 3). Wyłączono okręty, statki państwowe i przez państwo eksploatowane oraz statki nieeksploatowane z powodu braku załóg.

W Konwencji rzymskiej objęto obowiązkiem zwalczania wszystkie rodzaje poważnych przestępstw (art. 3) przeciwko osobom, statkom oraz państwom, które zobowiązano do wprowadzenia właściwych sankcji karnych (art. 5) oraz do przyspieszania podjęcia określonych działań (art. 7). Wprowadzono także obowiązek uznania sprawców przestępstw objętych konwencją za podlegających ekstradycji (art. 12–15) oraz obowiązek wszechstronnej współpracy międzynarodowej państw w zwalczaniu przestępstw. W przepisach Konwencji rzymskiej (art. 7 ust. 3 i 4 oraz art. 10 ust. 2) stanowi się także, że działania państw wobec sprawców przestępstw lub podejrzanych powinny być zgodne z Powszechną Deklaracją Praw Człowieka z 10.10.1948 r. Sprawcom i podejrzanym przysługują określone prawa do korzystania z opieki dyplomatycznej i konsularnej oraz inne prawa i gwarancje na wszystkich etapach postępowania.

[8] O działaniach IMO – organizacji wyspecjalizowanej ONZ – wobec terroryzmu międzynarodowego w ramach: Konwencji z 1988 r., rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS oraz Kodeksu ISPS zob. także: M. Marcinko, *ONZ wobec terroryzmu międzynarodowego*, Fundacja Instytut Studiów Strategicznych, Kraków 2008, s. 275–278.

[9] Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 653, 638.

W doktrynie budzą kontrowersję pojęcia i definicje stałej platformy usytuowanej na szelfie kontynentalnym, oceniane jako nieostre i pozostawiające poza działaniem protokołu dodatkowego do Konwencji rzymskiej inne instalacje wykorzystywane do celów niemających charakteru gospodarczego[10]. Obawy o dowolność interpretacyjną budzi także ograniczenie obowiązywania protokołu jedynie do szelfu kontynentalnego w sytuacji występowania różnych definicji szelfu kontynentalnego: w Konwencji genewskiej z 1958 r. (art. 1) w sprawie szelfu kontynentalnego, Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. (art. 76) oraz definicji uznawanych przez poszczególne państwa.

W Konwencji rzymskiej dość szczegółowo uregulowano zasady i formy współpracy międzynarodowej w zwalczaniu aktów przemocy popełnianych na morzach, określono też naruszające prawo działania podlegające ściganiu międzynarodowemu, ale bez kategoryzowania pobudek działania sprawców aktów przemocy. Sprzyja to występującemu niekiedy niwelowaniu, także w legislacji, podziału popełnianych na morzu przestępstw na: akty piractwa – kwalifikowane jako popełniane z pobudek prywatnych, oraz na terroryzm morski – tzw. piractwo polityczne, popełniane z motywów politycznych działania sprawców[11].

Konwencja rzymska nie wpłynęła na rozwiązanie zasadniczych kwestii prawnych: ograniczających możliwość skutecznego operowania jednostek pozostających w służbie państwowej w strefach rzeczywistych i potencjalnych zagrożeń, a także umożliwiających podejmowanie działań zapobiegawczych z odpowiednim wyprzedzeniem. Tak więc obowiązujące obecnie regulacje prawne nie umożliwiają podejmowania w pełni skutecznych akcji wymierzonych przeciwko piractwu morskiemu.

Zwalczaniu współczesnego piractwa na morzach nie sprzyjają też regulacje nowego prawa morza, gdyż w przepisach Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. ustanowiono obowiązek współdziałania państw w zwalczaniu piractwa, ale tylko na morzu pełnym i w innych miejscach będących poza jurysdykcją państw (art. 100). Nie przewidziano jednak, jakie środki powinny podjąć państwa nadbrzeżne w celu zapewnienia bezpieczeństwa przepływu przez ich wody terytorialne. Konwencja rzymska z 1988 r. w sprawie przeciwdziałania czynom bezprawnym przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej nie jest konsekwentnie stosowana, mimo że zobowiązano w niej państwa-strony także do współpracy w zapobieganiu popełniania przestępstw o cechach piractwa oraz do podejmo-

[10] M.Czernis, *Akty teroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, Przegląd Zachodniopomorski, Szczecin 1989, nr. 3–4, s. 219.

[11] Eksperci z marynarki wojennej Australii uważają, że zaliczanie piractwa do kategorii terroryzmu międzynarodowego jest błędne, gdyż – ich zdaniem – jest ono bardziej groźnym rodzajem przestępczości morskiej, także ze względu na duże straty materialne w wyniku uprowadzania statków. Zob. *Sea Power: Challenges Old and New. Proceedings of the Royal Australian Navy Sea Power Conference 2006. The Sea Power Centre-Australia and HALSTEAD PRESS*, ed. A. Forbes, Sydney 2007, s. 99, 259, 267, 280–282. Zob. także: R. Herbert-Burns, L. Zucker, *Drawing the line between piracy and maritime terrorism*, Jane's Intelligence Review, September 2004.

wania wszelkich możliwych działań praktycznych – w tym do wymiany informacji i koordynowania stosowanych środków administracyjnych i innych.

Regulacje antyterrorystyczne, wymierzone także w piractwo morskie, przyjęto dopiero po ataku w 2002 r. na francuski supertankowiec „Limburg" na wodach Jemenu w konwencji SOLAS (1974), w wyniku nowych przepisów wprowadzonych w 2002 r. na konferencji dyplomatycznej w Londynie. Są to: rezolucja 1 oraz Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego ISPIS (rezolucja 2).

Oczekuje się, że bezpieczeństwo i ochronę statków i portów morskich przed aktami piractwa i terroryzmu może zapewnić wdrożenie i konsekwentne stosowanie tego Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS)[12].

Ustanowienie i wdrożenie Kodeksu ISPS jest postrzegane jako odpowiedź międzynarodowej społeczności morskiej na realnie występujące zagrożenia statków i portów morskich aktami terrorystycznymi i zorganizowaną przestępczością, a także piractwem morskim. Wdrożenie i utrzymanie w skali globalnej systemu ochrony statków i portów może jednak spowodować podrożenie usług przewozowych i składowania towarów.

Istotne znaczenie może mieć także rezolucja IMO z 29.11.2001 r., w której wprowadzono propozycję definicji aktu pirackiego, likwidującej ograniczenia terytorialne zawarte w Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. Akty rozboju z użyciem broni skierowane przeciwko statkom zaproponowano w tej rezolucji określić jako „zbrojny napad rabunkowy na statek" – ma to oznaczać „każdy bezprawny akt przemocy lub każdy akt zatrzymania, lub taką groźbę, [także] inne niż akt piractwa, tj. akt skierowany przeciwko statkowi lub osobom i przedmiotom na pokładzie statku będącego na obszarze podlegającym jurysdykcji państwa". Pozwoliłoby to włączyć do regulacji prawnomiędzynarodowych akty piractwa popełnione na wodach terytorialnych państw. Z definicji tej skorzystano w 2004 r. m.in. przy opracowywaniu *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ship in Asia* (*ReCAAP*). To regionalne porozumienie 16 państw Azji weszło w życie 4.09.2006 r. Oprócz definicji piractwa, zaczerpniętej z art. 101 Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r., wprowadzono w nim także definicję rozboju przeciwko statkom z użyciem broni.

Jednak w obszarze Azji i Pacyfiku nadal wiele państw nie stosuje Konwencji rzymskiej (1988) o zwalczaniu sprzecznych z prawem działań przeciwko bezpieczeństwu żeglugi (wraz z protokołem o platformach morskich), przewidującej ekstradycję i ściganie karne osób zajmujących statki siłą, stosujących akty przemocy wobec osób znajdujących się na ich pokładach lub umieszczają-

[12] Zob. *Bezpieczeństwo i ochrona statków i portów morskich*, red. K. Chwesiuk i in., Szczecin 2005, s. 145. Wybrane aspekty międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (*International Ship and Port Facility Security* – ISPS) dość szczegółowo omówiono na łamach *The Maritime Worker* – czasopisma marynarzy, stoczniowców i portowców (zob. nr 4/11/lipiec–sierpień 2008).

cych na statkach niebezpieczne przedmioty (bomby). Z państw tego regionu jedynie Australia i Japonia przystąpiły do tej konwencji.

Konwencja NZ o prawie morza (art. 101) definiuje piractwo jako nielegalny akt przemocy lub zatrzymania statku popełniony w celu prywatnym na pełnym morzu, podczas gdy Międzynarodowe Biuro Morskie (*International Maritime Bureau* – IMB) IMO ujmuje rzecz szerzej – włączając także wody terytorialne i porty, gdzie występują najczęściej działania morskich przestępców.

Oprócz IMO problemem piractwa zajmują się inne organizacje międzynarodowe, takie jak: Międzynarodowa Izba Handlowa, Międzynarodowa Izba Żeglugi, Międzynarodowa Federacja Żeglugi, Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Morska, OECD, Międzynarodowa Konfederacja Wolnych Związków Zawodowych i Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu. Służy to koordynowaniu międzynarodowych wysiłków na rzecz walki z piractwem, wspomaganych przez wiele narodowych i międzynarodowych – także regionalnych – instytucji zajmujących się opracowywaniem i wprowadzaniem do praktyki odpowiednich standardów ochronnych, zabezpieczających statki i ich załogi przed nasilającymi się aktami przemocy. Armatorzy jednak zaniedbują swoje obowiązki, w tym zakresie kierując się chęcią obniżenia własnych kosztów.

Godne uwagi są regulacje prawne podejmowane w ramach ASEAN w celu zwalczania aktów piractwa morskiego na akwenach mórz Azji Południowo-Wschodniej, a zwłaszcza w Cieśninie Malakka.

Do głównych przyczyn nasilenia zjawiska piractwa w tamtym regionie zaliczany jest kryzys ekonomiczny, jaki dotknął Azję w 1997 r. Działające tam grupy pirackie to grupy drobnych przestępców, duże zorganizowane grupy przestępcze pochodzące z Indonezji i Malezji oraz organizacje określane niekiedy jako terrorystyczne, posługujące się metodami działań pirackich (takie jak np. Ruch na rzecz Wyzwolenia Aceh). Metodami działania grup pirackich jest: okradanie statków w portach i na morzu, porywanie i uprowadzanie statków oraz porywanie ludzi dla okupu.

Państwa należące do ASEAN początkowo podpisywały jedynie ogólne deklaracje o współpracy m.in. w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, działań ratowniczych oraz zwalczania piractwa i rozbójnictwa morskiego, a także przemytu narkotyków, handlu bronią i ludźmi[13]. Dopiero w 1999 r. powstał Plan działania ASEAN w sprawie zwalczania przestępstw międzynarodowych,

[13] Były to m.in. następujące deklaracje: Deklaracja ASEAN w sprawie Morza Południowochińskiego podpisana w Manilii 22.07.1992 r.; Deklaracja o postępowaniu stron na Morzu Południowochińskim; Deklaracja krajów ASEAN w sprawie przestępstw międzynarodowych (Manila, 20.12.1997 r.); ASEAN Vision 2020.

w tym „rozbójnictwa morskiego" i piractwa[14]. W rozdziale C tego Planu, zatytułowanym „Program działań", przewidziano:

- wymianę informacji w ramach ASEANOPOL;
- badanie przestępstw międzynarodowych, koordynowanie wielostronnej współpracy policji i systemów wymiaru sprawiedliwości oraz wspomaganie ratyfikacji traktatów i porozumień służących walce z przestępczością międzynarodową;
- wzmacnianie współpracy i koordynacji organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości w celu egzekwowania prawa;
- stworzenie Centrum ASEAN do Zwalczania Międzynarodowej Przestępczości (ACTC);
- poszukiwanie – w ramach współpracy ponadregionalnej – technicznego wsparcia od partnerów ASEAN i wyspecjalizowanych agend ONZ oraz

[14] *ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime*, http://www.aseansec.org/16133.htm. Singapur, Indonezja Malezja zawarły w 1992 r. porozumienie o zwalczaniu piractwa w cieśninie Malakka, a w Kuala Lumur zostało utworzone Centrum Informacji o Piractwie. Podejmowana jest współpraca operacyjna i wspólne patrole sił policyjnych zainteresowanych państw, a także stosuje się wymianę informacji w ramach ASEANPOL-u (odpowiednik INTERPOL-u). D. Lee, *Pirates Strike At Will In The Straits Of Malacca*, http://uniorb.com/ATREND/piracy.htm; *ASEAN Declaration On The South China Sea*, http://www.aseansec.org/3634.htm; *Declaration On The Conduct Of Parties In The South China Sea*, http://www.aseansec.org/13163.htm; *ASEAN Declaration on Transnational Crime*, http://www.aseansec.org/5640.htm;*ASEAN-Japan Dialogue Relations*, http://www.aseansec.org/5740.htm; *Memorandum of Understanding Between The Governments of the Member Countries of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) And The Government of the People's Republic of China On Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues*, http://www.aseansec.org/15647.htm; *ASEAN Regional Forum Statement on Strengthening Transport Security Against International Terrorism*, http://www.aseansec.org/16250.htm; *ASEAN Plan Of Action To Combat Transnational Crime*, http://www.aseansec.org/16133.htm; *ASEAN's Contribution To Regional Efforts In Counter-Terrorism*, http://www.aseansec.org/17274.htm; *ASEAN Vision 2020*, http://www.aseansec.org/1814.htm; *ARF Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security*, http://www.aseansec.org/14837.htm; *Co-Chairmen,s Summary Report of the ARF Experts' Group Meeting (EGM) on Transnational Crime*, http://www.aseansec.org/3570.htm; *Combating Transnational Crime In ASEAN*, http://www.aseansec.org/2823.htm; *Joint Communique of the 24th ASEAN Chiefs of Police Conference*, http://www.aseansec.org/16326.htm; *Joint Communique of the 25th ASEAN Chiefs of Police Conference*, http://www.aseansec.org/25ASEANAPOL. pdf; *Joint Communique of the Fifth ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC)*, http://www.aseansec.org/17937.htm; *Joint Communique oj the Second ASEAN Plus Three Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC+3)*, http://www.aseansec.org/17940.htm; *Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues*, http://www.aseansec.org/13185.htm; *Opening Speech by Mr. Tetsuma Esaki, Senior State Secretary for Foreign Affairs Regional Conference on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships*, http://www.aseansec.org/5802.htm; *Regional Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf; *Scaling new heights in ASEAN-Japan ties*, http://www.aseansec.org/15510.htm; *Sea Piracy In South Asia*, http://www.saag.org/papers13/paper1259.html; *Treaty on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters*, http://www.aseansec.org/17363.pdf; *US proposes cooperation on maritime security for Asia-Pacific*, http://www.aseansec.org/afp/42.htm; *Vientiane Action Programme*, http://www.aseansec.org/VAP-10th%20ASEAN%20Summit.pdf; *Weekly Piracy Report*, http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php; *Work Programme to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime*, http://www.aseansec.org/5616.htm.

innych organizacji międzynarodowych – w zakresie szkolenia, zakupu sprzętu i wymiany informacji.

W ramach instytucjonalnych form współpracy państw ASEAN w zwalczaniu przestępczości międzynarodowej, w tym także piractwa, przewidziano:

- spotkania ministrów (raz na dwa lata) w sprawie koordynowania zwalczania tej przestępczości przez inne struktury ASEAN;
- coroczne spotkania wyższych urzędników państw ASEAN w sprawie koordynowania współpracy wzajemnej krajów ASEAN oraz współpracy z agencjami międzynarodowymi;
- udział Sekretariatu ASEAN w inicjowaniu, planowaniu, koordynowaniu, tworzeniu strategii i projektów zwalczania przestępczości międzynarodowej oraz w nakłanianiu do współpracy z ASEAN w tej dziedzinie partnerów międzynarodowych, takich jak m.in. Interpol.

Wyraźnym przybliżeniem problemów zwalczania piractwa morskiego był zaprezentowany 17.05.2002 r. w Kuala Lumpur *Program prac w odpowiedzi na Plan działania ASEAN w sprawie zwalczania przestępstw międzynarodowych.* W rozdziale trzecim tego dokumentu zawarto następujące postanowienia dotyczące piractwa i rozbójnictwa morskiego:

- w podpunkcie 3.1 Wymiana informacji zapowiada się: a) stworzenie kompilacji aktów prawa krajowego państw ASEAN odnoszących się do piractwa i rozbójnictwa morskiego w celu opracowania regionalnego zbioru takich przepisów i regulacji w określonym czasie, tak aby były one dostępne, gdy powstanie ASEANWEB, b) wymianę informacji i współpracę z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO), a także z innymi instytucjami zaangażowanymi w walkę z piractwem, takimi jak: IMB, Stowarzyszenie Właścicieli Statków ASEAN (FASA) i ASEANAPOL i c) stworzenie państwowych studiów by przewidzieć tendencje i *modus operandi* piratów wód Azji Południowo-Wschodniej;
- w podpunkcie 3.2. *Kwestie formalno-prawne,* stwierdzono, że należy uwzględnić możliwość zrealizowania multilateralnej lub bilateralnej współpracy ułatwiającej prowadzenie śledztw, realizację prawa pościgu, ekstradycję oraz wymianę świadków i dowodów. Współpraca podczas ścigania przestępstw wymaga wzmocnienia wzajemnej współpracy organów wymiaru sprawiedliwości oraz współpracy administracyjnej między państwami – członkami ASEAN;
- w podpunkcie 3.3. *Egzekwowanie prawa* mówi się o: a) poprawieniu programu skoordynowanych patroli antypirackich, b) zwiększeniu współpracy i koordynacji w dziedzinie egzekwowania prawa i wymiany danych o piractwie i rozbójnictwie morskim oraz o innych aktach bezprawia międzynarodowego;

- w podpunkcie 3.4. *Szkolenie* zapowiada się współpracę w ramach ASEAN i z partnerami ASEAN, marynarką, celnikami, policją i władzami portowymi, żeby ulepszyć programy szkoleniowe;
- w podpunkcie 3.5. *Budowa bazy instytucjonalnej* stwierdza się, że konieczne jest umocnienie i ulepszenie istniejącej współpracy w ramach głównych punktów koordynacyjnych w krajach ASEAN.
- w ostatnim podpunkcie – 3.6 *Współpraca ponadregionalna* zwrócono uwagę na poszukiwanie technicznego wsparcia u partnerów, użytkowników szlaków morskich, organizacji wyspecjalizowanych, zwłaszcza w zakresie nowoczesnych środków łączności i innego sprzętu, wsparcie finansowe wzmocnionych patroli w obszarach szczególnie narażonych na atak oraz wsparcie programów kształcenia na morzu i w agencjach zaangażowanych w egzekwowanie prawa[15].

17.06.2003 r. zostało wygłoszone Sprawozdanie Przewodniczącego ARF o współpracy na rzecz zwalczania piractwa i innych zagrożeń bezpieczeństwa. Dokument ten zawierał obszerny fragment na temat zagrożenia piractwem i zwalczania jego sprawców.

Przypomniano, że wszystkie działania antypirackie powinny opierać się na przepisach: Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r., Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. a zwłaszcza na rozdziale XI-2 oraz ISPS Code. Zalecono także niezwłoczne przystąpienie tych krajów regionu, które tego nie uczyniły, do Konwencji rzymskiej z 1988 r. a także ścisłą współpracę z IMO i innymi organizacjami międzynarodowymi zaangażowanymi w zwalczanie piractwa morskiego.

Japonia w 2004 r. pomogła zespolić regionalną współpracę morską na rzecz bezpieczeństwa w postaci *The Asia Security Inictiative 2004* (AMARSECTIVE), mającą na celu wspieranie zdolności do antypirackich działań ze strony straży wybrzeża (*coastgards*) w Azji, oraz współpracę regionalną na rzecz zwalczania piractwa, tj. *Regional Cooperation Agreement on Anty-Piracy* (ReCAAP) – z włączeniem działań i wymiany informacji wywiadowczych oraz szerszego zaangażowania państw ASEAN oraz Japonii, Chin, Korei Płd., Indii, Bangladeszu i Sri Lanki. Indie w styczniu 2006 r. organizowały ćwiczenia morskie we współdziałaniu z Indonezją, Malezją i Singapurem oraz kilkoma państwami z subregionu Oceanu Indyjskiego.

Piractwo morskie – zwłaszcza w tamtym regionie – to obecnie wysoce zorganizowane działania z wieloma powiązaniami sieciowymi, i mające charakter międzynarodowy i transgraniczny. Zasadniczą kwestią jest zdolność prewencyjna w zwalczaniu piractwa oraz dzielenie się informacjami przez właściwe instytucje w celu tworzenia bardziej efektywnych i precyzyjnych przepisów prawnych.

[15] *Work Programme to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime*, http://www.aseansec.org/5616.htm.

Na regionalnym forum ASEAN w Dżakarcie (2.07.2004 r.) na temat ochrony bezpieczeństwa transportu przed międzynarodowym terroryzmem odnośnie do piractwa przyjęto tylko dwa postanowienia, potwierdzające chęć rozwijania dalszej współpracy w tym zakresie[16]. Regionalne porozumienie o zwalczaniu piractwa i rozbójnictwa morskiego w Azji przyjęto 11.11.2004 r. z udziałem państw ASEAN oraz Chin, Japonii i Korei Płd., a także Indii, Sri Lanki i Bangladeszu[17]. W porozumieniu tym oddzielono piractwo od „rozbójnictwa morskiego". Przyjęta definicja piractwa jest zgodna z definicją określoną w Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. Natomiast jako „rozbój morski" określono w punkcie 2 art. 1:

a) każdy nielegalny akt przemocy, zatrzymania lub jakikolwiek akt rabunku, popełniony dla prywatnej korzyści i skierowany przeciw statkowi lub przeciw ludziom albo własności na nim się znajdujących, dokonany w miejscu, w którym wysokie umawiające się strony sprawują jurysdykcję;
b) każdy akt dobrowolnego współuczestnictwa w operacji dokonanej na statku z zamiarem uczynienia z niego statku uprawiającego rozbój morski;
c) każdy akt zachęcania lub umyślnego ułatwiania aktu opisanego (a) lub (b).

Zakres współdziałania państw w zwalczaniu obu form przestępczości morskiej precyzuje art. 3.1. Każda z umawiających się stron ma, zgodnie ze swoim prawem wewnętrznym oraz regulacjami i przyjętymi zasadami prawa międzynarodowego, podejmować efektywne środki, takie jak.:

a) zapobieganie i ściganie piractwa oraz rozboju morskiego,
b) aresztowanie piratów albo osób, które dokonały rabunku morskiego,
c) konfiskowanie statków lub samolotów użytych dla popełnienia aktu piractwa lub rozboju morskiego, konfiskowanie statków przejętych i znajdujących się pod kontrolą piratów lub osób, które popełniły rozbój morski, a także rekwirowanie dobra znajdującego się na pokładzie takich statków,
d) ratowanie poszkodowanych statków i ofiar rozbójnictwa morskiego.

Dodatkowo w podpunkcie 2 postanowiono, że każda z umawiających się stron może przedsięwziąć dodatkowe środki.

Ustalono także zasady działania Centrum Wymiany Informacji w Singapurze. Głównym jego celem jest badanie i zbieranie informacji, analiza sytuacyjna, kolportowanie danych i ich wymiana, współpraca w zakresie zwalczania piractwa, rozbójnictwa morskiego i udzielanie pomocy ofiarom tych aktów.

[16] *ASEAN Regional Forum Statement on Strengthening Transport Security Against International Terrorism*, http://www.aseansec.org/16250.htm.

[17] Bangladesz jest jedynym krajem regionu, w którym liczba aktów piractwa ciągle rośnie.

W art. 12 uregulowano kwestię ekstradycji piratów między krajami będącymi członkami porozumienia[18].

Z ASEAN-em w sprawie piractwa i rozbójnictwa morskiego porozumiewa się również wiele państw, które mają swoje interesy w rejonie Pacyfiku, a głównie Japonia[19] i Chiny[20], w mniejszym stopniu USA. Państwa ASEAN-u obawiają się dominacji amerykańskiej na swych strategicznych wodach, przez które przechodzi większa część dóbr handlu światowego[21].

Porozumieniu temu towarzyszył – podpisany 29.11.2004 r. – *Traktat o współpracy prawnej w sprawach kryminalnych* (MLAT). Zawierał szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy między krajami ASEAN-u (Brunei, Filipiny, Indonezja, Kambodża, Laos, Malezja, Singapur, Wietnam, a od grudnia 2005 r. również Birma i Tajlandia) i pomocy wzajemnej w sprawach kryminalnych[22].

Na konferencji szefów policji z wyspy Bali (16–20.05.2005) analizowano zjawisko tzw. piractwa w białych rękawiczkach, tj. przestępcze operacje finansowe, nielegalne przerejestrowywanie statków oraz wymuszanie okupu za statki. Ustalono, że współpraca tych służb ma obejmować głównie wymianę informacji oraz koordynację działania służb celnych[23]. Ale na odbytym w 2005 r. spotkaniu międzyministerialnym w ramach formuły ASEAN plus 3[24] w sprawie zwalczania przestępczości międzynarodowej w regionie Azji i Pacy-

[18] *Regional Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia,* http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s. pdf. Dodatkowym czynnikiem, który może się przyczynić do poprawienia bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach jest porozumienie zawarte przez Indonezję, Malezję i Singapur, które zgodziły się na stworzenie wspólnych patroli w Cieśninie Malakka w lipcu 2004 r. *ASEAN's Contribution To Regional Efforts In Counter-Terrorism,* http://www.aseansec.org/17274.htm. Porozumienie działa, gdyż liczba ataków w tym rejonie spada z roku na rok.

[19] Zob. *Opening Speech by Mr. Tetsuma Esaki, Senior State Secretary for Foreign Affairs Regional Conference on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships,* http://www.aseansec.org/5802.htm.

[20] *Wspólna deklaracja Chin i ASEAN o współdziałaniu w obszarach nietradycyjnego bezpieczeństwa,* podpisana w Phnom Pehn, 4.11.2002 r., zakładająca współpracę na polu ścigania: przemytu narkotyków, przemytu ludzi wraz z handlem kobietami i dziećmi, piractwa morskiego, terroryzmu, przemytu broni, prania brudnych pieniędzy, międzynarodowych przestępstw finansowych oraz przestępstw informatycznych. *Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues,* http://www.aseansec.org/13185.htm. Podobny wydźwięk ma memorandum z Bangkoku (10.01.2004). *Memorandum of Understanding Between The Governments of the Member Countries of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) And The Government oJthe People's Republic of China On Cooperation in the Field of Non-traditional Security Issues* http://www.aseansec.org/15647.htm.

[21] Zob. *US proposes cooperation on maritime security for Asia-Pacific,* http://www.aseansec.org/afp/42.htm.

[22] *Treaty on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters,* http://www.aseansec.org/17363.pdf.

[23] *Joint Communique of the 25th ASEAN Chiefs of Police Conference,* http://www.aseansec.org/25ASEANAPOL.pdf

[24] *Joint Communique of the Second ASEAN Plus Three Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC+ 3),* http://www.aseansec.org/17940.htm.

fiku nie przyjęto ustaleń dotyczących zwalczania piractwa morskiego[25]. Problem piractwa odnotowano natomiast w oświadczeniu ministrów państw ASEAN po spotkaniu w Hanoi (29.11.2005 r.) w sprawie zwalczania przestępczości międzynarodowej. Piractwo wymieniono obok terroryzmu, handlu narkotykami, handlu ludźmi, defraudacji, handlu bronią, a także przestępstw gospodarczych i przestępstw w cyberprzestrzeni. Stwierdzono także, że programy działań powinny być zrewidowane i ukształtowane bardziej adekwatnie do potrzeb zwalczania przestępczości międzynarodowej.

W Cieśninie Malakka oraz na innych akwenach Azji Południowo-Wschodniej państwa nadbrzeżne, tj. ich okręty wojenne i śmigłowce, patrolują tylko swoje wody terytorialne, każde z nich oddzielnie. Nie ma wspólnych patroli. Wymieniają natomiast między sobą informacje o piratach i podjętych działaniach. Dzięki tym działaniom – także w ramach *Eyes in the Sky* – odnotowano w 2008 r. spadek ataków pirackich na statki o ok. 200% w porównaniu z okresem wcześniejszym.

Od 2006 r. ChRL sukcesyjnie wzmacniała obecność jednostek swojej marynarki wojennej na Morzu Chińskim.

Na wodach międzynarodowych Azji Południowo-Wschodniej nastąpił wzrost liczebności patroli sił morskich Indii. Także 8. Flota USA wysyła swoje patrole.

W zwalczaniu piractwa państwa ASEAN ściśle współpracują ze sobą na mocy różnych wspólnych dokumentów. Ostatnio nawiązano w tym zakresie współpracę z ChRL.

W Azji Południowo-Wschodniej powstaje więc wiele inicjatyw w sprawie zwalczania piractwa, ale skupia się w nich uwagę tylko na samym zwalczaniu tego procederu, a nie usuwaniu źródeł piractwa, jakimi są ubóstwo, słabość organów państwa, korupcja oraz czarny rynek.

* * *

Analiza wybranych aspektów prawnych współczesnego piractwa morskiego pokazuje zróżnicowanie form uprawianego procederu należącego w znacznej mierze do pewnej, szczególnej kategorii zorganizowanej przestępczości międzynarodowej. Rozpatrywanie tego zagadnienia wyłącznie z perspektywy międzynarodowego prawa morza może być więc niekiedy zawężone i poznawczo niepełne. Konieczne jest podjęcie badań wielodyscyplinarnych i interdyscyplinarnych – zwłaszcza nad źródłami społecznymi i ekonomicznymi zjawiska piractwa, a nie tylko nad jego przejawami i skutkami oraz aspektami prawnymi.

---

[25] *Joint Communique of the Fifth ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC), http:/www.aseansec.org/17937.htm.*Terroryzm niekiedy wiąże się z piractwem. Wyróżnia się piractwo kryminalne – tj. piratów napadających z chęci zysku oraz piratów politycznych, określanych raczej jako terroryści, a nie jako piraci. Są oni bowiem członkami paramilitarnych ugrupowań secesjonistycznych. Zob. D. Lee, *Pirates Strike At Will In The Straits Of Malacca,* http://uniorb.com/ATREND/piracy.htm.

Dotychczasowy stan międzynarodowych regulacji prawnych, służących zwalczaniu piractwa morskiego, trudno uznać za system w pełni spójny. Podejmowane próby przystosowania instrumentów prawnych do potrzeb zwalczania piractwa nie są wystarczające, a ponadto wiele państw z regionów zagrożonych piractwem nie przystępuje do podstawowych konwencji międzynarodowych z tego zakresu.

Działania legislacyjne i organizacyjne podejmowane w ramach ASEAN wyróżniają się dużą dynamiką i elastycznością reagowania na różne zjawiska przestępczości międzynarodowej, w tym na odrębne traktowanie piractwa. Istotne jest także stałe poszukiwanie – adekwatnych do potrzeb i specyfiki zwalczania procederu piractwa – organizacyjnych i prawnych form współdziałania regionalnego i subregionalnego różnych organów i specjalistycznych służb państw w ramach odpowiednio modyfikowanych programów ASEAN – przy współpracy z właściwymi organizacjami międzynarodowymi systemu Narodów Zjednoczonych. Są to działania włączające instrumenty prawne z różnych dziedzin prawa międzynarodowego i prawa krajowego. Z doświadczeń ASEAN mogłyby skorzystać także inne struktury instytucjonalne – zwłaszcza te z regionów Afryki i Europy.

Społeczność międzynarodowa, głównie na forum ONZ, powinna niezwłocznie podjąć stosowne inicjatywy i działania legislacyjne, zmierzające do ukształtowania odpowiednio jednolitego i spójnego systemu regulacji prawnych, służących zapobieganiu i bardziej skutecznemu zwalczaniu piractwa morskiego oraz zbliżonych rodzajów i form przestępczości.

THE INTERNATIONAL COMMUNITY AND MARITIME PIRACY: SELECTED LEGAL ASPECTS
(Summary)

This article has taken on contemporary relevance because of the acts of piracy off the coast of Somalia. The UN, NATO, the EU, and the IMO (International Maritime Organization) are addressing the issue of piracy. The African Union is also involved in security operations in Somalia.

The author discusses the decisions of the Rome Convention (1986) on combating illegal actions taken against security at sea. It is also worth examining the legal rules accepted by ASEAN with the aim of combating maritime piracy in north-east Asian waters, especially in the Malacca Straits. These, however, do not remove the sources of piracy – poverty, the weakness of state organs, corruption, and the black market.

The international community, mainly within the UN, should adopt legislation that will avoid and more effectively combat maritime piracy.